

Annual Report
1975

AIR
CANADA

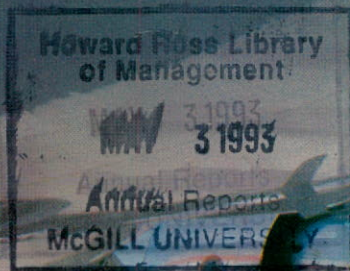
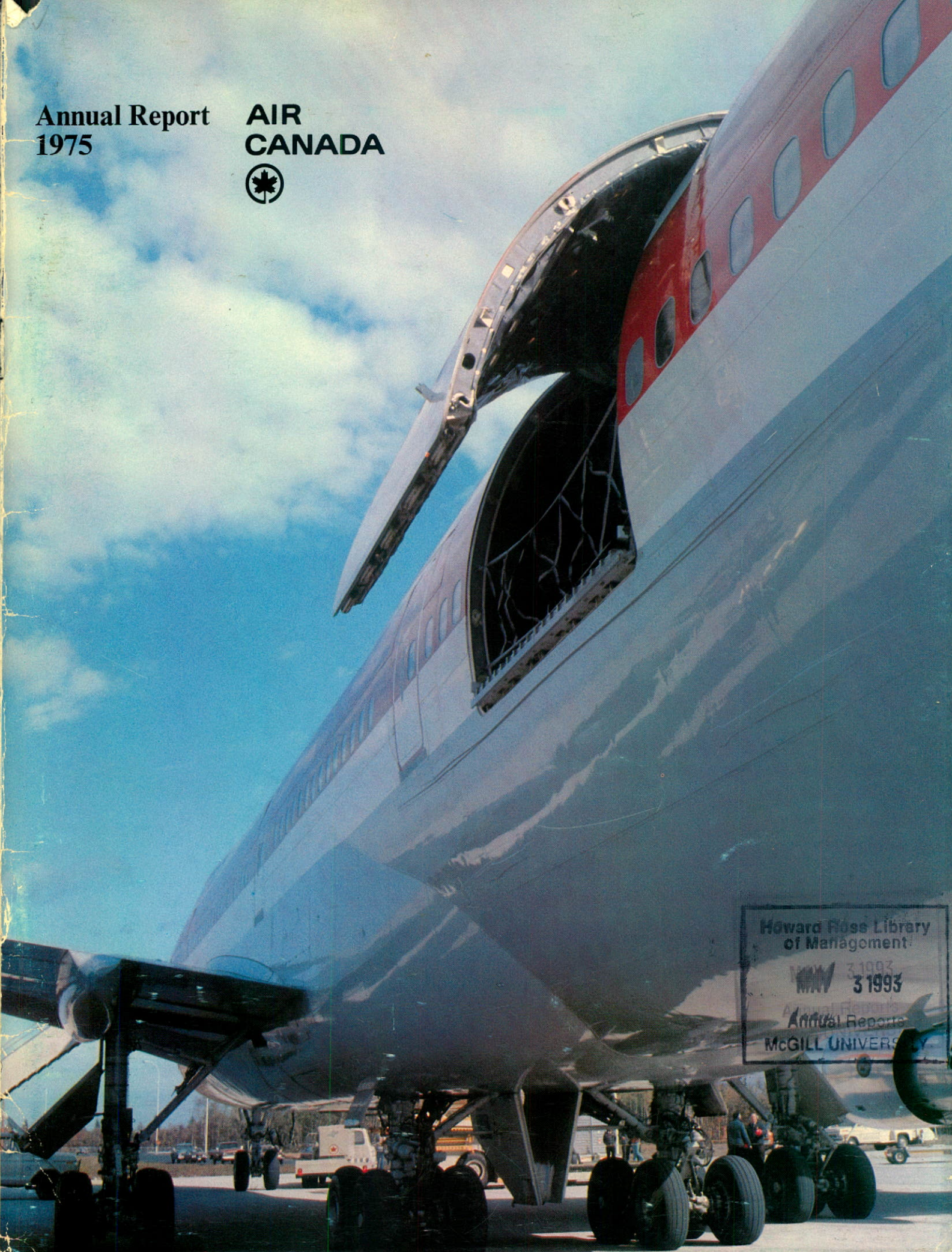


Table of Contents

2	Board of Directors; Officers
3	Report of the Board of Directors
13	Statement of Income and Retained Earnings
14	Balance Sheet; Auditors' Report
16	Statement of Changes in Financial Position
17	Notes to Financial Statements
20	Ten-Year Review
22	Air Canada Destinations

Glossary of Terms

All-Up Weight Load Factor (%) the ratio:

$$\frac{\text{Revenue ton miles}}{\text{Available ton miles}} \times 100$$

Available Seat Miles

Total seats available for revenue passengers multiplied by the number of miles those seats are flown. A measure of passenger capacity.

Available Ton Miles

Number of tons available for the carriage of passengers, cargo and mail, multiplied by the number of miles this capacity is flown. A measure of overall capacity.

Express Ton Miles

Freight Ton Miles

Mail Ton Miles

Tons of the applicable commodity carried, multiplied by the miles they are flown. Measures of commodity traffic.

Operating Margin

Operating profit as a percentage of operating revenues.

Passenger Load Factor

(%) the ratio:

$$\frac{\text{Revenue passenger miles}}{\text{Available seat miles}} \times 100$$

Return on Investment

Net income after income tax plus net interest expense before income tax expressed as a percentage of average investment. Investment is the sum of long-term debt and shareholders' equity.

Revenue Passenger Miles

Total revenue passengers carried multiplied by the number of miles they are flown.

A measure of passenger traffic.

Revenue Ton Miles

Total tons of all revenue traffic carried multiplied by the miles they are flown. An overall measure of traffic.

Yield

Average revenue per revenue passenger mile or revenue ton mile.

Year at a Glance

	1975	1974	Change %
<i>Financial</i>			
Operating Revenues	\$ 957,180,000	\$848,582,000	13
Operating Expenses	917,876,000	814,726,000	13
Net (Loss) Income	(12,473,000)	(9,225,000)	
Invested Capital at Year-End	1,042,854,000	937,616,000	11
Return on Investment	5.1%	5.0%	
<i>Operations</i>			
Revenue Passenger Miles* (000)	10,110,076	10,268,087	(2)
Passenger Load Factor*	58%	64%	
Yield per Revenue Passenger Mile*	7.78¢	6.90¢	13
Total Available Ton Miles (000)	3,075,120	2,820,776	9
Operating Expense per Available Ton Mile	29.85¢	28.88¢	3
Personnel at Year-End	20,589	21,167	(3)

* Scheduled Services only



Board of Directors**Appointed by Governor-in-Council:*

William R. Allen, Q.C.
Toronto
J. J. Cruickshank
Halifax
George Heffelfinger
Winnipeg

Elected by the Shareholders:

David A. Anderson, Q.C.
Toronto
Pierre Des Marais II
Montreal
L. C. L. Jolivet
Vancouver
André Monast, Q.C.
Quebec City
Pierre Taschereau, Q.C.
Montreal

Officers*

Pierre Taschereau, Q.C.
Acting Chairman of the Board
and Chief Executive Officer
R. T. Vaughan, Q.C., LL.D.
President
P. J. Chartrand
Vice President
Personnel and Organization Development
M. H. Cochrane
Vice President
Finance
Maurice d'Amours
Group Vice President
Sales and Services
K. J. Davis
Vice President
Flight Operations
M. E. Fournier
Secretary
C. H. Glenn
Vice President
Fleet Planning
Pierre Jeannot
Vice President
Computer and Systems Services
John W. McGill
Vice President
Marketing
I. E. McPherson
General Counsel
K. E. Olson
Vice President
Purchasing and Facilities
L. M. Raverty
Vice President
Maintenance
H. N. Seath
Controller

Claude I. Taylor**
Vice President
Public Affairs
D. C. Tennant
Group Vice President
Technical Services
D. Bryce-Buchanan
Vice President
Eastern Region
J. M. Callen
Vice President
Central Region
F. C. Eyre
Vice President
European Region
J. P. Labrie
Vice President
United States and Southern Region
H. D. Laing
Vice President
Western Region
Executive Offices:
1 Place Ville Marie
Montreal H3B 3P7
Quebec

** Appointed President
and Chief Executive Officer
on February 16, 1976

To The Honorable
The Minister of Transport
Ottawa

Sir:

The Board of Directors of Air Canada is pleased to submit its annual report for 1975.

A net loss of \$12,473,000 was recorded for the year, representing a deterioration of \$3,248,000 from the 1974 loss of \$9,225,000. While this was the largest deficit in the corporation's history and the third in the last ten years, it must be viewed in the industry context as many international carriers incurred substantial losses during this period of intense economic pressures.

The Canadian economy, which exhibited only a minimal gain in 1974 after five years of satisfactory growth, remained flat in 1975 and experienced no growth in real terms. This factor, coupled with setbacks in the economies of Canada's trading partners, adversely affected business and leisure travel, as well as the movement of commodities. Thus, the company's scheduled passenger and cargo traffic each declined by 2%.

Continuing high inflationary rates in general and the further steep rise in fuel prices in particular, relentlessly forced the corporation's costs upwards during the year, while suppressing revenues by eroding discretionary funds available to the public for air transportation.

Revenue

Operating revenues increased 13% to reach a total of \$957 million in 1975.

An average 12% yield increase on all transportation revenue contributed a revenue gain of \$102 million over 1974. Traffic development on charter services outweighed decreases in scheduled traffic, producing a net transportation revenue growth of \$105 million. Other revenue increased by \$4 million.

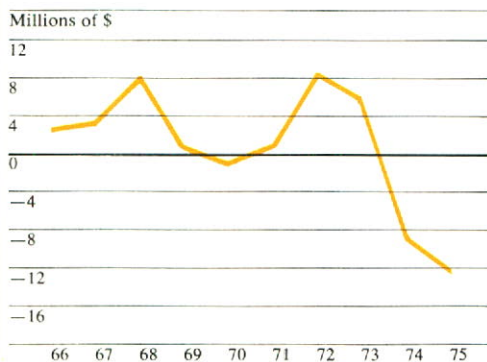
Although system traffic declined 2%, total scheduled passenger revenue improved by 11% as yield per revenue passenger mile rose from 6.90¢ to 7.78¢, a gain of 13%. The yield increase on Canadian operations was 12%, with traffic up 1%. Traffic and yield increases on Southern services were 5% and 14% respectively, while United States routes realized a 5% traffic gain and a 3% yield improvement. Atlantic revenue remained relatively constant compared to 1974 as yield gains were almost entirely offset by a 12% decrease in traffic. This serious traffic contraction outweighed the slight growth achieved in other services, producing the overall system decline.

Expenses

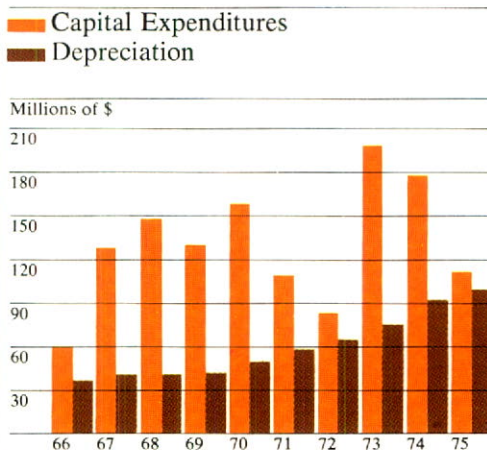
Operating expenses were \$918 million in 1975, an increase of 13% over the previous year.

Although the average employee total of 21,293 was reduced by 2% from the 1974 level, wages and benefits rose by \$45 million or 13% and accounted for 42% of the increase in operating expenses.

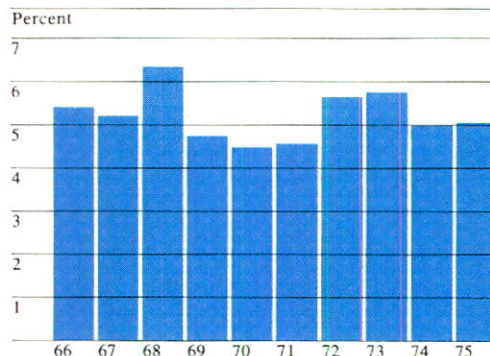
Net Income or Loss 1966-1975



Capital Expenditures and Depreciation 1966-1975



Return on Investment 1966-1975

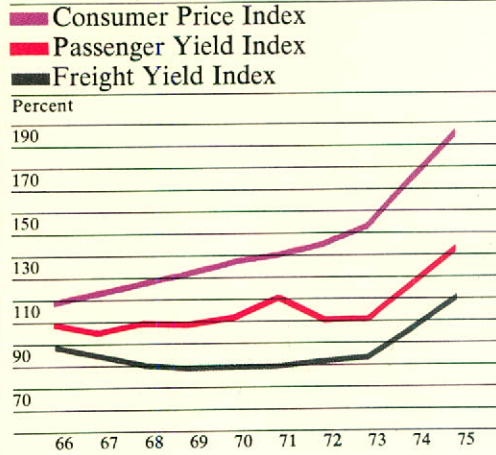


The uncontrollable cost escalation of aviation fuel continued to be a major financial burden, rising \$31 million, or 23% over 1974. While a portion of the additional expense was attributable to increased flying, some 91% was due to price inflation.

Depreciation and obsolescence charges were up by \$7 million or 8%, due to the introduction into service of additional aircraft in 1975, and use for a full year of aircraft acquired during 1974.

Long-term debt interest rose by more than \$8 million, up 15%. The increase in interest costs which was virtually all attributable to additional long-term debt, was held to an absolute minimum through sale and lease-back financing of aircraft.

Air Canada Yields vs. Consumer Price Index 1966-1975, 1961 = 100



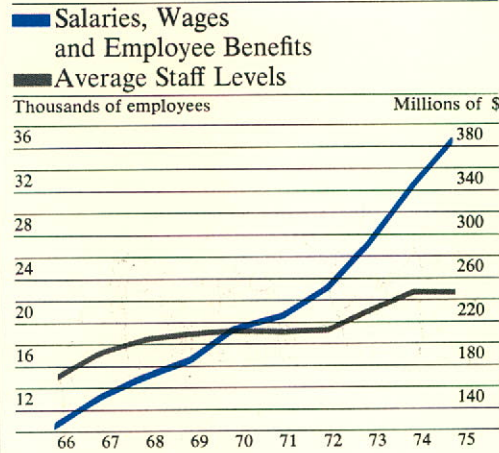
Financial Position

Total corporate assets rose by \$130 million or 11% to \$1,298 million. Property and equipment at year end totalled \$948 million after deducting accumulated depreciation. Expenditures on new property and equipment amounted to \$120 million and included progress and final payments on ten previously ordered aircraft.

Long-term debt was increased by \$118 million, improving the company's working capital from \$27 million at the close of 1974 to \$99 million as 1975 ended. The sale and lease-back of 13 aircraft to major Canadian financial institutions yielded \$158 million which represented more than 90% of the long-term funds raised during 1975. A further \$7 million was borrowed from the United States Export-Import bank and, under an arrangement with the Canadian Government, \$5 million was advanced to the corporation for the expansion of line maintenance facilities in Winnipeg. Because of the development of aircraft leasing arrangements, the need for financing from the Federal Government, the traditional source of the airline's long-term financing requirements, has been virtually eliminated for the current year and in the foreseeable future. The only federal funds received this year are expressly for the Winnipeg line maintenance hangar.

If Air Canada had a more conventional debt/equity ratio of 50/50 the company would have reduced interest expenses by more than \$30 million and shown a net profit of about \$2.9 million.

Salaries, Wages and Employee Benefits and Average Staff Levels 1966-1975

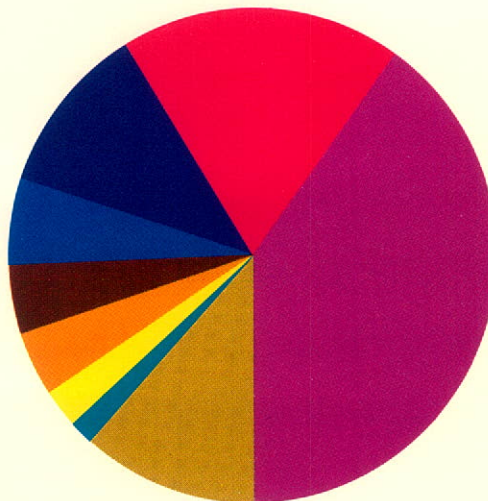


Operating Expenses

Salaries, Wages and Benefits	
Fuel and Oil	
Depreciation and Obsolescence	
Rent, Utilities and Communications	
Materials, Supplies and Services	
Sales Commission	
Landing Fees and Terminal Assessments	
Advertising and Promotion	
Other Operating Expenses	
Total Operating Expenses	

((\$000) % of total

\$371 182	40.4
169 942	18.5
101 195	11.0
51 013	5.6
40 011	4.4
36 657	4.0
24 212	2.6
16 161	1.8
107 503	11.7
917 876	100%





Affiliated Companies

Air Canada has a number of intercompany relationships in allied fields.

Two of those affiliations represent investments carried at cost. Airtransit Canada is a wholly owned subsidiary incorporated for the purpose of the establishment, operation and development of a demonstration STOL system between Montreal and Ottawa. The service is scheduled to terminate in April, 1976 and all operating losses have been or will be absorbed by the Government of Canada.

Air Canada owns a 26 per cent interest in Air Jamaica (1968) Limited, the national carrier of Jamaica, with the majority interest held by the Government of Jamaica. Through the years, Air Canada has provided managerial and technical services under contract including aircraft overhauls. The total investment and non current receivables at December 31, 1975 include \$4.6 million, representing the residual investment in preferred shares which is being purchased by the Jamaica Government over the period to 1979.

A number of investments in associated companies have been made by CN Realties Limited, with funds advanced by the airline.

These include Allied Innkeepers (Bermuda) Limited which owns hotels in the Caribbean. CN Realties owns one third of the equity shares in this company. Because of operating losses, Air Canada made a provision in 1973 against the non recovery of its \$240,000 advance made in 1972. Airline Maintenance Buildings Limited, which owns facilities at Toronto International Airport, is wholly owned by CN Realties. No significant profits or losses have accrued to date.

Matac Cargo Limited, jointly owned by CN Realties and Marathon Aviation Terminals, was formed for the purpose of constructing and operating cargo and other facilities at Mirabel International Airport. Operations commenced in late 1975.

Venturex Limited, wholly owned by CN Realties, was established to operate ABC charters under the air carrier regulations using Air Canada aircraft and is also involved in planning and operating ground reception services. Air Canada has made provision in its 1975 accounts, subject to approval of the Canadian Transport Commission, for certain expenditures made by Venturex with respect to ABC charters operated by Air Canada.

Markets – Canada

Economic conditions prevented the airline from attaining forecast passenger traffic levels, targets that were themselves well below traditional growth rates.

The company carried 7.9 million passengers on domestic services, virtually the same as in 1974.

The quality and scope of the airline's services made significant progress, with the addition of new routes, the scheduling of more direct flights between major Canadian cities, the deploying of new Boeing 727 aircraft and the general improvement of customer services.

At the outset of the year, the decline in anticipated traffic made it necessary to introduce modifications to the domestic services schedule, but flight cancellations were generally limited to some off-peak weekend services on short-haul, inter-city routes in Quebec and Ontario. Some daily services were removed between Montreal and Toronto.

It is particularly gratifying that in 1975 the company moved to the forefront of on-time reliability within the North American airline industry, with some 90% of its flights operating within 15 minutes of schedule. This achievement is testimony to the skill and effort of Air Canada personnel engaged in all phases of the airline's operations.

With the introduction of the summer schedule, in April, came the inauguration of daily operations between Charlottetown, Ottawa and Toronto, completing Air Canada service to all ten provincial capitals.

Additional 132-seat Boeing 727s replaced the 95-seat DC-9s on a number of services, including some flights between Ottawa and Toronto. The trijet 727 was also scheduled for the first time on routes



between Toronto and Winnipeg, Edmonton and Winnipeg, Vancouver and Winnipeg and Saskatoon and Toronto.

Non-stop flights, introduced during the summer peak, included a third daily service between Toronto and Vancouver; a third Ottawa to Winnipeg frequency; new daily services from Toronto to the Atlantic Canada destinations of Saint John, Fredericton and St. John's; a second daily frequency linking Ottawa and Halifax and a daily Ottawa to Edmonton flight.

In late summer, traffic weakness again required adjustments to the amount of capacity offered. Although the majority of Canadian services were unaffected, there were a number of consolidations and cancellations.

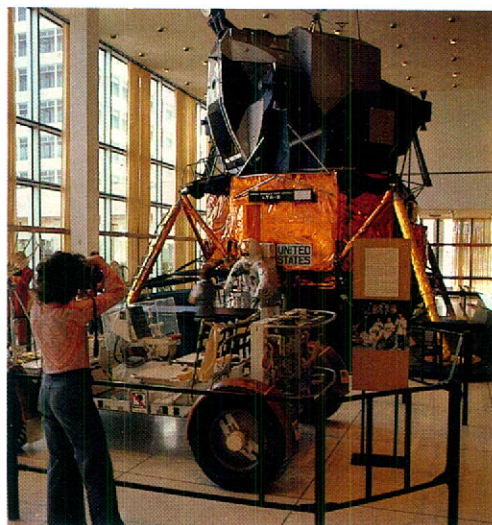
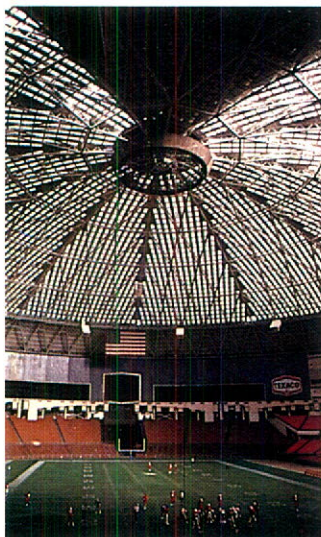
Continuing inflationary pressures required Air Canada and other carriers to seek an increase in domestic fares in April. The filing was based on a formula to more closely relate the price of air transportation to the pattern of cost on various route lengths. Following a Federal Government request to reassess certain of the proposed increases, Air Canada modified

the new fare levels on 18 short-haul routes, limiting the increase to \$5.00.

In a move to stimulate air travel within Canada during the normally slow fall and winter periods, the company introduced innovative discount fares on both short and long-haul routes. Effective September 8, off-peak period excursion fares were made available at unprecedented 35 per cent discounts. As well, the airline's youth standby fare was revised to allow a 50 per cent discount compared to the previous 20 per cent reduction.

Markets – International

World-wide recession severely impacted on international airline passenger traffic. For Air Canada this was particularly evident on the routes to Europe and the United Kingdom, where traffic was down 20% and 7% respectively.



A total of 2.5 million passengers were carried on the company's flights to the United States, the United Kingdom and Ireland, Europe and the Caribbean, a decrease of 4% from the previous year. Passengers on routes to the United States totalled 1.3 million showing a 5% decrease. On Caribbean routes .7 million passengers were carried, an increase of 2%, and on all transatlantic services there was a 12% decrease.

Flight schedules to international destinations were adjusted, where possible, to eliminate unproductive services. Again, the airline's overseas routes were most seriously affected by the shortfall of traffic. Discouraging traffic forecasts delayed the planned introduction of Air Canada service to some international destinations, although certain prime routes were added to the airline's network.

Service began on July 1 between Toronto, Dallas/Fort Worth and Houston. Inauguration of this route represented further implementation of the 1973 Canada-United States bilateral air agreement. Three more direct links will be available for development in 1976.

Uncertain market conditions caused the company to defer the planned start of a summer service to the cities of Portland and Bangor in Maine. Air Canada will undertake to develop this low volume transborder route when it is commercially feasible to do so.



On November 3 service was inaugurated between Montreal and the French Antilles islands of Guadeloupe and Martinique.

Discounted transborder fares, comparable to the 35% excursion reductions introduced earlier on Canada routes, were extended to flights to the United States in October. The goal again was to stimulate off-peak travel, particularly during the fall and winter periods.

New Directions

The company continued to explore areas of related travel industry activity and, by innovative use of its technical competence and employee skills, to broaden the scope of its services to the public.

Airtransit Canada, the experimental short take-off and landing service between Ottawa and Montreal, continued to test this new technology and its market potential. In keeping with its experimental nature, Airtransit followed a concept of demand scheduling, introduced variable peak period pricing, and attracted added revenues through a premium small package service introduced in August. The unique airline carried some 93,600 passengers during the year.

Air Canada's industry leadership in the application of computer technology to airline needs was further extended during the year. Automatic ticket printing and fare calculation was finalized at airport and city ticket office locations of three major Canadian cities, reducing passenger waiting time and improving the airline's productivity. Transair became the latest regional airline customer for Air Canada's computerized reservations services with

on-line operation to begin in the spring of 1976. The sale of such services, on a commission basis, was further expanded to travel agents in Canada, making available the most advanced techniques for dealing with the passenger and the airline.

Higher capacity computers, ordered earlier to cope with future reservations requirements, were introduced into service in the latter part of the year. On completion of the phase-in period early in 1976, the capacity and speed of the system will be increased some 40%.

A significant advancement in cargo control and accounting was achieved with the introduction of the computerized ACCESS (Air Canada Cargo Enquiry and Service System) process. This sophisticated procedure provides the ability to monitor the movement of air freight shipments at all times over company routes and eliminates much of the paperwork associated with cargo handling.

In association with Canadian National, the airline continued to provide transportation and associated advisory services through CANAC Consultants Limited. Active 1975 projects included work in Canada, South America, Africa, and the Caribbean, with developmental undertakings in the Middle East and Asia. A program developed for Tanzanian Air Services continued during the year. Another CANAC air project was a fleet planning study for Air Niugini, the national carrier of Papua New Guinea.

Air Cargo and Mail

The volume of air freight and express declined by 2%. Mail volume fell by 3%, due to the 42 day Canadian postal strike.

Regina was added to the growing number of Canadian communities on the freighter network. The company's new passenger-cargo combination 747 aircraft began service between Toronto, London and Frankfurt carrying three million pounds by year end. At the same time it offered winter passenger service with wide-body aircraft for the first time on this route.

Sea-air traffic from the Orient to Europe, moving by ship to Vancouver and onward via Air Canada, continued to grow. Freight charters provided a strong base for sea-air service to off-line points in Africa, and for general commodities and live cattle shipments that contributed to Canada's export drive. Specialized commodities for European markets such as lobsters from the Atlantic Provinces and meat products from both western and eastern Canada, moved in record numbers.



Air Canada operated its first round-the-world freight charter in 1975, matching the needs of separate shippers to transport commodities from Canada's west coast to Africa and returning from the Far East to Eastern Canada.

The transfer of all-freighter operations at Montreal to the curfew-free Mirabel Airport allowed improved schedule flexibility.

Expedair, Air Canada's guaranteed small package service, was made available to shippers at all North American points served by the airline. Designed for customers with particular shipping needs, the successful program was extended to the Caribbean as well, making Air Canada the first airline to offer an international parcel service.

Fleet and Facilities

Additions to the fleet during the year included a passenger-cargo combination 747 capable of operating in a variety of configurations that range from all-passenger to a half-freight load on its main deck. First of its kind off the assembly line, it differs from other convertible or combination aircraft with its extra large cargo door allowing passengers to ride in the forward part of the cabin while cargo is carried in the rear.





Air Canada's fleet was further augmented by nine Boeing 727 trijets, put into operation to replace or complement DC-9 service on a number of North American routes.

The oldest DC-8s, those powered with Rolls-Royce Conway engines, were largely withdrawn from service during the winter months, beginning late in 1975, and held in reserve for the following year's peak traffic requirements. Four of these aircraft are to be used exclusively for charter work.

At year end, Air Canada's fleet consisted of 120 aircraft: six Boeing 747s, 10 Lockheed L-1011s, 37 Douglas DC-8s, 14 Boeing 727s, and 53 Douglas DC-9s. In addition, two L-1011s were leased for the peak summer traffic periods only.

With the opening of Montreal's Mirabel Airport, the company occupied its new 75,000-square-foot cargo handling building, one of the most efficient complexes of its kind in the world. Containing facilities capable of processing about 1.3 million pounds of air cargo every four hours, it permits even a giant 747 cargo aircraft to be off-loaded and loaded again in approximately 60 minutes.

Functional specifications were completed and site preparation began for the new line maintenance hangar being built at Winnipeg, scheduled to be opened in the fall of 1977.

Personnel

Employees numbered 20,589 at December 31, down 3% from the 1974 year end total.

Air Canada's enduring strength lies in its human resources. These men and women are to be commended for their performance in a demanding period for the industry and a particularly difficult year



for their airline. Through their supportive efforts the company showed a marked improvement in performance and further enhanced service both on the ground and in the air.

To further the effectiveness of personnel, the airline expanded its employee development programs, tested concepts to achieve increased job satisfaction and intensified equal opportunity effort, resulting in further female representation in the management workforce.

Virtually all non-management groups were included in a company program to help fill future management needs. Added to this was the first full year of effort to improve current managerial skills which saw some 1,100 men and women complete a career development process to be undertaken by all members of management.

New labour pacts were signed with the major contract groups represented by the Canadian Air Line Flight Attendants Association and the International Association of Machinists and Aerospace Workers. The IAMAW agreement was finalized prior to the expiry date of the previous agreement.

Canada's highest decorations for bravery were bestowed on Air Canada crew members for subduing a hijacker on a flight in November, 1971. Flight Attendant Mary Dohey became the first living Canadian to receive the Cross of Valour. Flight Director John Arpin was awarded the Star of Courage, and both



Captain Vern Ehman and Assistant Purser Philippe Bonny, the Medal of Bravery. All four are long-time employees of the airline.

Commission of Inquiry

In April, the Honorable Willard Z. Estey, a Judge of the Supreme Court of Ontario, was appointed Commissioner under the Inquiries Act to investigate the airline's system of financial controls, accounting procedures and other matters related to the fiscal management and control of the corporation.

The Commission was established following disclosure in the House of Commons that the company had made payments totalling \$100,000 to the owner of MacGregor Travel Co. Ltd. of Montreal. This matter had been brought to light by the airline's normal internal audit process and was under investigation by the company when the Inquiry was instituted.

The full resources of the company were placed at the disposal of the Commission over some three months of hearings.

Chief Justice Estey's report was made public in December. It made a number of recommendations, many of which have been implemented while others are under consideration.

Executive Changes

On December 1, Mr. Yves Pratte, Q.C., terminated seven years of stewardship as Chairman of the Board and Chief Executive Officer.

During those years he gave unstintingly of his energies and talents in the service of the corporation. He effectively guided the company through a period of unprecedented growth and of economic crisis in the air transport industry. The Board of Directors pays tribute to his dedication and to the great contribution that he made to Air Canada.

On February 16, 1976, Mr. Claude I. Taylor was appointed President and Chief Executive Officer. A 27 year veteran with the airline, Mr. Taylor became a member of the Board of Directors March 1.

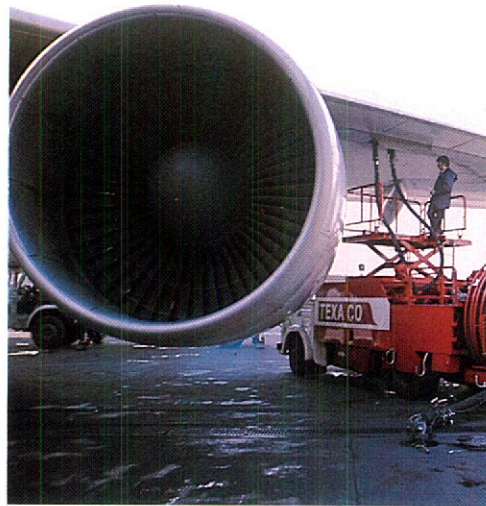
Outlook

In 1976, the air transportation industry enters the third year of the energy crisis with all its attendant problems. The issues of rising costs, diminished travel demand and resultant overcapacity continue to present a serious challenge to the future health of many airlines. There is, however, some promise in the beginnings of world-wide economic recovery and Air Canada anticipates modest traffic improvement. The forthcoming year will nevertheless be most difficult for the company and significant improvements in financial results will be hard to realize.





Flight Attendant Deborah Lomas is one of many employees who volunteered their efforts in an orphan airlift of Vietnamese refugee infants to their new homes in Canada.



In the current demanding climate, Air Canada will continue to adjust to market realities, to seek better productivity of staff and fleet, and to aggressively market its services.

The price of aviation fuel will continue to be of paramount concern. The severe escalation of the past two years has dealt the aviation industry a devastating blow. If this continues in 1976, there will again be intolerable pressures on the price of air transportation, already under stress from rising salaries and wages, government user charges, and the spiralling cost of all airline materials and supplies.

In spite of the troubled economic times, there will be no sacrifice of Air Canada's operational quality which, during the past year, saw the airline achieve the finest scheduled performance record of all North American carriers. Air Canada will continue to strive for technical excellence.

Service will be inaugurated on new Canada-United States routes between Calgary and Chicago, Toronto and Boston and Montreal and Cleveland. A bilateral air agreement, signed by the governments of Canada and Cuba in late 1975, will make possible scheduled service to Cuba, commencing in the early summer.

Because of the initiative taken by the corporation in the sale and lease-back of flight equipment, Air Canada will be self-financing in the coming year and should have no requirement to seek capital funds from the Government for the foreseeable future.

The events of the past year have placed in sharp focus the need of the corporation for a broadening of its corporate powers to permit active involvement in a wide range of travel related activities, as is the case with most of the world's major carriers. Another pressing requirement is the

reshaping of the airline's capital structure to provide a reasonable debt/equity relationship. If these conditions are achieved, Air Canada will be greatly strengthened, with room for innovation and diversification, and with financial results that can be presented on a comparable basis with those of its competitors.

Air Canada has long served this nation, both at home and abroad, and has earned the stature of one of the world's great carriers. There is every reason for confidence the future will add to that stature.

For the Board of Directors,

Pierre Taschereau

Pierre Taschereau
Acting Chairman



**Statement of Income
and Retained Earnings**
Year ended December 31
Dollars shown in thousands

	1975	1974
<i>Operating Revenues</i>		
Passenger	\$786,439	\$708,342
Freight and express	90,419	76,840
Mail	19,850	20,424
Charter	36,819	23,414
Incidental services – net	23,653	19,562
	<u>957,180</u>	<u>848,582</u>
<i>Operating Expenses</i>		
Flying operations	268,685	226,199
Maintenance	118,736	112,245
Passenger service	101,019	93,292
Aircraft and traffic servicing	153,321	132,245
Sales and promotion	121,102	110,694
General and administrative	53,818	46,148
Depreciation and obsolescence	101,195	93,903
	<u>917,876</u>	<u>814,726</u>
<i>Operating Income</i>	<u>39,304</u>	<u>33,856</u>
<i>Non-Operating Expenses (Income)</i>		
Interest on long term debt	63,880	55,368
Interest capitalized	(1,951)	(3,565)
(Gain) Loss on disposal of assets	(473)	160
Other	1,708	562
	<u>63,164</u>	<u>52,525</u>
<i>Loss Before Income Taxes</i>	<u>(23,860)</u>	<u>(18,669)</u>
<i>Recovery of Deferred Income Taxes</i>	<u>(11,387)</u>	<u>(9,444)</u>
<i>Net Loss for the Year</i>	<u>(12,473)</u>	<u>(9,225)</u>
<i>Retained Earnings – Beginning of year</i>	39,097	48,522
Dividend	(200)	(200)
<i>Retained Earnings – End of year</i>	<u>\$ 26,424</u>	<u>\$ 39,097</u>



14

Balance Sheet
at December 31
Dollars shown in thousands

Assets

Current

Cash and short term investments	\$ 150,632	\$ 38,768
Accounts receivable	127,818	127,290
Spare parts, materials and supplies	41,737	44,335
Prepaid expenses	3,060	2,467
Deferred income taxes	13,362	14,850

336,609 227,710

*Investment in and Advances to Other Companies –
at Cost*

8,867 8,427

Property and Equipment

947,784 926,083

Deferred Charges

4,368 5,727

\$1,297,628 **\$1,167,947**

On behalf of the Board,
Pierre Taschereau
David A. Anderson



1975 1974 15

Liabilities

Current

Bank indebtedness	\$ 13,501	\$ 10,915
Accounts payable and accrued liabilities	89,416	94,545
Salaries and wages	35,243	28,126
Unearned transportation revenue	32,451	44,402
Interest and dividend payable	15,197	13,237
Current portion of long term debt	52,195	9,460

238,003 200,685

Long Term Debt

1,011,430 893,519

Deferred Income Taxes

16,771 29,646

1,266,204 1,123,850

Shareholders' Equity

Share Capital

Authorized 250,000 shares par value \$100 each
Issued and fully paid, 50,000 shares

5,000 5,000

Retained Earnings

26,424 39,097

31,424 44,097

\$1,297,628 \$1,167,947

Auditors' Report

To the Honorable
The Minister of Transport
Ottawa

We have examined the balance sheet of Air Canada as at December 31, 1975, and the statements of income and retained earnings and changes in financial position for the year then ended. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements are properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the corporation at December 31, 1975, and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

We further report that, in our opinion, proper books of accounts have been kept by the corporation and the transactions that have come under our notice have been within the powers of the corporation.

Casper & Rybrand

Chartered Accountants

February 14, 1976

**Statement of Changes
in Financial Position**

Year Ended December 31

Dollars shown in thousands

	1975	1974
<i>Source of Funds</i>		
Provided from operations	\$ 73,198	\$ 75,617
Additions to long term debt	169,964	212,128
Proceeds from disposal of property and equipment	1,695	1,456
	<u>244,857</u>	<u>289,201</u>
<i>Use of Funds</i>		
Property and equipment and progress payments	120,096	189,299
Reductions to long term debt	52,052	9,605
Increase (Decrease) in investment in and advances to other companies	440	(156)
Deferred charges	131	1,303
Dividend	200	200
Other	357	—
	<u>173,276</u>	<u>200,251</u>
<i>Increase in Working Capital</i>	71,581	88,950
<i>Working Capital at Beginning of Year</i>	27,025	(61,925)
<i>Working Capital at end of Year</i>	<u>\$ 98,606</u>	<u>\$ 27,025</u>



**Notes to
Financial Statements**

17

1. Summary of Significant Accounting Policies

(a) Property and equipment

Depreciation and amortization is provided by the straight line method and is based on the following estimated useful lives:

Boeing 747	16 years
Lockheed 1011	15 and 16 years
Boeing 727	14 years
DC-8	14 years
DC-9	12 years
Ground equipment and facilities	5 to 30 years

For accounting purposes, leased flight equipment is treated as though it is owned.

Expenditures for maintenance and repairs are charged to operating expenses as incurred. Significant expenditures for modifications and betterments are capitalized.

(b) Spare parts

Provision for the obsolescence of aircraft spare parts, less their estimated residual value, is made by charges to operating expenses over the service lives of the related aircraft types.

(c) Deferred charges

Costs incurred in introducing new types of aircraft are deferred and amortized on a straight line basis over five years, commencing with the time each type is placed into revenue service.

Financing and other deferred costs are amortized on a straight line basis over the period to which they relate.

(d) Passenger and freight revenues

Passenger and freight sales are recognized as earned revenue when the transportation service is provided. Unearned amounts are treated as current liabilities.

(e) Capitalized interest

Interest is capitalized on payments for major property and equipment additions made prior to their entry into regular service and is included in their cost.

(f) Conversion of foreign currencies

Current assets and current liabilities are converted into Canadian dollars at year-end exchange rates. Non-current assets and long term debt are converted at exchange rates prevailing when the asset was acquired or the debt incurred. Gains and losses resulting from foreign exchange conversions are reflected in income for the year.

2. Cash and Short Term Investments

Included in this category are temporary investments at December 31, 1975 totalling \$76 million with the parent company, Canadian National Railways maturing between January 5, 1976 and March 15, 1976.

3. Spare Parts, Materials and Supplies

	1975 (\$ 000)	1974 (\$ 000)
Spare parts – cost	56,725	61,618
Materials and supplies – cost	6,780	5,697
	63,505	67,315
Accumulated obsolescence	21,768	22,980
	41,737	44,335



4. <i>Property and Equipment</i>		1975 (\$ 000)	1974 (\$ 000)
<i>Cost</i>			
Flight equipment		1,170,541	1,062,730
Ground equipment and facilities		312,179	276,579
		<u>1,482,720</u>	<u>1,339,309</u>
Accumulated depreciation and amortization		540,904	455,613
		<u>941,816</u>	<u>883,696</u>
Progress payments		5,968	42,387
		<u>947,784</u>	<u>926,083</u>
During the year, thirteen aircraft (six L1011s and seven Boeing 727s) were sold and leased back from the purchasers. The terms of the leases are 15 and 15½ years.			
5. <i>Deferred Charges</i>		1975 (\$ 000)	1974 (\$ 000)
Aircraft introductory costs		6,541	6,521
Financing and other deferred costs		2,366	2,255
		<u>8,907</u>	<u>8,776</u>
Accumulated amortization		4,539	3,049
		<u>4,368</u>	<u>5,727</u>
6. <i>Long Term Debt</i>		1975 (\$ 000)	1974 (\$ 000)
Canadian National Railway Co. and Government of Canada – Notes and Debentures customarily renewed as they mature:			
Demand notes – 3.5%		27,000	27,000
6 months revolving notes – 7.5% – 8.9%		227,371	227,371
Notes and debentures:			
Maturing	Interest Rate %		
1976	5.2	33,342	33,342
1977	5.2 – 6.6	33,360	33,360
1978	6.5 – 7.0	22,680	22,680
1979	5.6 – 6.4	67,000	67,000
1980	6.7 – 7.2	90,000	90,000
1981	4.2 – 8.8	51,283	46,283
1985	5.9	17,497	17,497
1987	5.2	67,069	67,069
1989	8.0	137,198	140,000
		<u>773,800</u>	<u>771,602</u>
5½ % Notes due 1982/84		24,385	27,459
6% Notes due 1983/84		53,732	47,470
Aircraft lease obligations – 7.8%		209,993	54,385
Other long term debt		1,715	2,063
		<u>1,063,625</u>	<u>902,979</u>
Current Portion		52,195	9,460
		<u>1,011,430</u>	<u>893,519</u>
Long term debt repayment requirements over the next five years amount to \$52,195,000 in 1976, \$53,729,000 in 1977, \$44,176,000 in 1978, \$91,530,000 in 1979 and \$122,885,000 in 1980.			



Long term debt includes \$150,888,000 payable in U.S. funds and \$24,385,000 payable in pounds sterling which are converted at exchange rates prevailing when the debt was incurred.

7. Commitments

There were no commitments for the acquisition of aircraft at December 31, 1975.

Commitments for facilities and equipment amounted to \$6,400,000 at December 31, 1975. Rental payments due in 1976 under term leases in effect for facilities at December 31, 1975 amount to \$10,488,000 (excluding leased aircraft which are included in long term debt).

8. Pension Benefits

The corporation is retiring the unfunded liability of its pension plans by annual payments of \$2,861,000 as required by the Pension Benefits Standards Act by charges to operations. The actuarially determined present value of these amounts is approximately \$28,800,000.

9. Anti-Inflation Act

The corporation is subject to restraint of profit margins, prices, dividends and compensation under the terms of the Anti-Inflation Act and Regulations which became effective October 14, 1975.

The corporation's prices, profit margins and compensation arrangements will be affected by this Act, but the effect on operations cannot be determined at the present time because of uncertainties respecting the application to the operations of the corporation of certain provisions and definitions contained in the Act and Regulations.



Ten-Year Statistical Review

	1975	1974
<i>Financial (\$000)</i>		
Passenger Revenue*	786,439	708,342
Operating Revenues	957,180	848,582
Operating Expenses	917,876	814,726
Operating Profit	39,304	33,856
Net (Loss) Income	(12,473)	(9,225)
Dividends	200	200
Interest	65,445	59,136
Shareholders' Equity	31,424	44,097
Notes and Debentures	1,011,430	893,519
Total Assets	1,297,628	1,167,947
Working Capital	98,606	27,025
Operating Margin	4.1%	4.0%
Return on Investment	5.1%	5.0%
<i>Operating</i>		
Revenue Passengers Carried (000)	10,710	10,748
Revenue Passenger Miles* (000)	10,110,076	10,268,087
Available Seat Miles* (000)	17,419,184	16,126,825
Passenger Load Factor*	58%	64%
Yield per Revenue Passenger Mile*	7.78¢	6.90¢
Freight Ton Miles*	233,507	239,680
Total Revenue Ton Miles (000)	1,396,154	1,390,515
Total Available Ton Miles (000)	3,075,120	2,820,776
All-Up Weight Load Factor	45%	49%
Yield per Revenue Ton Mile	68.56¢	61.03¢
Operating Expense per Revenue Ton Mile	65.74¢	58.59¢
Operating Profit per Revenue Ton Mile	2.82¢	2.44¢
Operating Expense per Available Ton Mile	29.85¢	28.88¢
Average Aircraft Stage Length (miles)	613	578
Average Aircraft Capacity (tons)	24.64	24.04
Average Aircraft Utilization per Day (Revenue Block Hours)**	7:49	8:04
Available Ton Miles per Employee	146,052	132,257
Available Ton Miles per Revenue Block Hour**	9,396	8,948
Personnel at Year End	20,589	21,167

* Scheduled services only

** Engines on to engines off

1973	1972	1971	1970	1969	1968	1967	1966
568,939	473,400	410,407	387,486	332,727	328,137	295,553	243,877
698,050	583,262	508,341	478,259	404,652	387,628	345,611	289,943
651,657	537,770	480,085	457,396	386,188	359,610	329,731	275,990
46,393	45,492	28,256	20,863	18,464	28,018	15,880	13,953
6,123	8,648	1,662	(1,072)	1,548	8,184	3,547	2,910
200	200	200	200	200	200	200	200
39,949	32,477	31,861	31,920	25,246	18,247	13,857	11,580
53,522	47,599	39,151	37,689	32,725	24,614	16,630	13,283
690,995	640,114	631,602	547,602	467,602	392,820	302,820	235,820
995,893	834,251	800,020	707,900	594,912	508,391	387,451	306,468
(61,925)	27,065	22,747	(852)	10,503	11,536	16,560	27,616
6.7%	7.8%	5.6%	4.4%	4.6%	7.2%	4.6%	4.8%
5.8%	5.7%	4.6%	4.5%	4.8%	6.3%	5.2%	5.4%
10,054	8,359	7,436	7,464	6,563	6,469	6,393	5,294
9,600,971	7,901,378	6,426,830	6,427,811	5,740,299	5,616,011	5,221,358	4,193,212
14,399,100	12,169,049	11,705,813	11,207,267	10,058,407	9,716,545	8,054,458	6,387,251
67%	65%	55%	57%	57%	58%	65%	66%
5.93¢	5.99¢	6.39¢	6.03¢	5.80¢	5.84¢	5.66¢	5.82¢
245,227	223,524	201,493	184,782	148,201	122,916	85,653	74,588
1,349,491	1,141,059	957,283	946,241	788,528	732,456	649,870	534,522
2,599,175	2,215,234	2,122,442	2,053,855	1,663,262	1,503,770	1,227,164	1,009,394
52%	52%	45%	46%	47%	49%	53%	53%
51.73¢	51.12¢	53.10¢	50.54¢	51.32¢	52.92¢	53.18¢	54.24¢
48.29¢	47.13¢	50.15¢	48.34¢	48.98¢	49.10¢	50.74¢	51.63¢
3.44¢	3.99¢	2.95¢	2.20¢	2.34¢	3.82¢	2.44¢	2.61¢
25.07¢	24.28¢	22.62¢	22.27¢	23.22¢	23.91¢	26.87¢	27.34¢
569	553	546	543	514	489	447	422
22.90	21.64	20.85	19.09	17.16	15.30	14.13	14.59
8:05	7:56	7:21	7:29	8:00	7:55	8:38	7:59
133,243	124,221	121,213	116,116	96,026	89,558	77,556	73,582
8,406	7,773	7,376	6,826	5,912	4,987	4,333	4,420
20,567	18,232	17,266	17,447	17,138	16,656	16,225	14,351

Air Canada Destinations



Rapport annuel
1975

AIR
CANADA



Table des matières

- 2 Conseil d'administration – Direction
- 3 Rapport du Conseil d'administration
- 13 État du revenu
et des bénéfices non répartis
- 14 Bilan – Rapport des vérificateurs
- 16 Évolution de la situation financière
- 17 Notes explicatives
- 20 Principales statistiques
des dix dernières années
- 22 Escales d'Air Canada

Définitions

Coefficient de chargement global
(%)

Rapport

$$\frac{\text{tonnes-milles payantes}}{\text{tonnes-milles offertes}} \times 100$$

Coefficient d'occupation passagers
(%)

Rapport

$$\frac{\text{passagers-milles payants}}{\text{sièges-milles offerts}} \times 100$$

Marge d'exploitation

Bénéfice d'exploitation exprimé en pourcentage des recettes d'exploitation.

Passagers-milles payants

Mesure du trafic passagers. Produit du nombre total de passagers payants par le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Recette unitaire

Recette moyenne par passager-mille payant ou par tonne-mille payante.

Rendement des investissements

Bénéfice net, après impôt sur le revenu et charge nette d'intérêts avant impôt sur le revenu, exprimé en pourcentage de la moyenne des investissements. Les investissements sont la somme de la dette à long terme et de l'avoir des actionnaires.

Sièges-milles offerts

Mesure de la capacité en passagers. Produit du nombre total de places mises à la disposition des passagers payants par le nombre de milles qu'elles ont parcourus.

Tonnes-milles fret

Tonnes-milles messageries

Tonnes-milles poste

Mesures du trafic marchandises. Produit du nombre de tonnes transportées par le nombre de milles qu'elles ont parcourus.

Tonnes-milles offertes

Mesure de la capacité totale. Produit du nombre de tonnes offertes pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier par le nombre de milles qu'elles ont parcourus.

Tonnes-milles payantes

Mesure du trafic total. Produit du nombre total de tonnes payantes tous trafics transportées par le nombre de milles qu'elles ont parcourus.

Coup d'œil sur l'exercice

	1975	1974	Variation %
<i>Résultats financiers</i>			
Recettes d'exploitation	\$ 957 180 000	\$848 582 000	13
Frais d'exploitation	917 876 000	814 726 000	13
Bénéfice net (perte)	(12 473 000)	(9 225 000)	
Investissements en fin d'exercice	1 042 854 000	937 616 000	11
Rendement des investissements	5.1%	5.0%	
<i>Exploitation</i>			
Passagers-milles payants* (000)	10 110 076	10 268 087	(2)
Coefficient d'occupation passagers*	58%	64%	
Recette par passager-mille payant*	7.78¢	6.90¢	13
Tonnes-milles offertes totales (000)	3 075 120	2 820 776	9
Frais d'exploitation par tonne-mille offerte	29.85¢	28.88¢	3
Effectifs en fin d'exercice	20 589	21 167	(3)

* Services réguliers seulement

Conseil d'administration**Nommés par décret:*

William R. Allen, C.R.
Toronto
J. F. Cruickshank
Halifax
G. W. P. Heffelfinger
Winnipeg

Direction*

Pierre Taschereau, C.R.
Président du Conseil
et directeur général intérimaire
R. T. Vaughan, C.R., LL.D.
Président

P. J. Chartrand
Vice-président
Personnel et Perfectionnement
de l'Organisation

M. H. Cochrane
Vice-président
Finances

Maurice d'Amours
Vice-président général
Ventes et Services

K. J. Davis
Vice-président
Opérations aériennes

M. E. Fournier
Secrétaire

C. H. Glenn
Vice-président
Planification
Flotte aérienne

Pierre Jeannot
Vice-président
Informatique

John W. McGill
Vice-président
Marketing

I. E. McPherson
Conseiller juridique général

K. E. Olson
Vice-président
Achats et Installations

L. M. Raverty
Vice-président
Maintenance

H. N. Seath
Contrôleur financier

Élus par les actionnaires:

David A. Anderson, C.R.
Toronto

Pierre Des Marais II
Montréal

L. C. L. Jolivet
Vancouver

André Monast, C.R.
Québec

Pierre Taschereau, C.R.
Montréal

Claude I. Taylor**
Vice-président
Affaires publiques

D. C. Tennant
Vice-président général
Services techniques

D. Bryce-Buchanan
Vice-président
Région Est

J. M. Callen
Vice-président
Région Centre

F. C. Eyre
Vice-président
Région Europe

J. P. Labrie
Vice-président
Région États-Unis et Sud

H. D. Laing
Vice-président
Région Ouest

Siège social:
1, Place Ville-Marie
Montréal H3B 3P7
(Québec)

* Au 31 décembre 1975

** Nommé Président-directeur général
le 16 février 1976

Monsieur le
Ministre des Transports,
Ottawa

Monsieur le Ministre,
Le Conseil d'administration d'Air Canada a l'honneur de vous présenter son rapport pour l'exercice 1975.

Cet exercice s'est soldé par une perte nette de \$12 473 000, ce qui constitue une détérioration de \$3 248 000 par rapport à la perte de \$9 225 000 enregistrée en 1974. Bien que ce soit le déficit le plus important de l'histoire de la Société et le troisième de ces dix dernières années, il doit être replacé dans le contexte de l'ensemble du transport aérien, de nombreuses compagnies étrangères ayant essuyé des pertes substantielles en cette période de fortes tensions économiques.

L'économie canadienne, qui n'avait connu qu'un progrès minime en 1974 après cinq années de croissance satisfaisante, a marqué le pas en 1975, la croissance en termes réels étant nulle. Ce facteur, joint aux difficultés des partenaires commerciaux du Canada, a pesé sur les voyages d'affaires et d'agrément de même que sur le mouvement des marchandises. Par suite, les trafics réguliers passagers et fret de la Compagnie ont régressé chacun de 2%.

Les taux d'inflation toujours élevés, et en particulier une nouvelle et vive montée du prix des carburants, ont fait grimper inéluctablement les frais de la Compagnie; ils ont de plus entraîné un manque à gagner en rongeant la part de ses ressources que le public peut consacrer au transport aérien.

Recettes

Les recettes d'exploitation, en hausse de 13%, ont atteint en 1975 le total de \$957 millions.

L'augmentation moyenne de 12% de la recette unitaire a apporté un gain de recettes de \$102 millions par rapport à 1974. L'expansion du trafic de nolisement a contrebalancé la diminution du trafic régulier et produit un supplément net de recettes de transport de \$105 millions. Quant aux recettes diverses, elles ont progressé de \$4 millions.

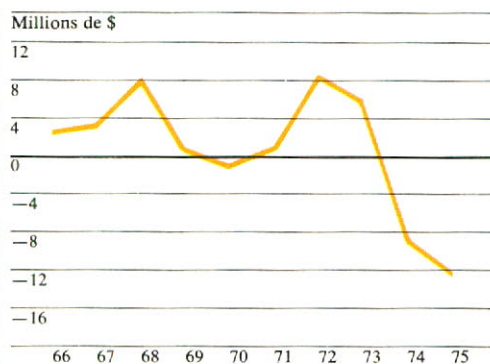
Malgré une baisse de trafic de 2% sur l'ensemble du réseau, le total des recettes des vols passagers réguliers s'est accru de 11%, la recette unitaire par passager-mille payant passant de 6.90¢ à 7.80¢, soit un mieux de 13%. Au réseau intérieur, la recette unitaire a augmenté de 12% et le trafic de 1%. Les lignes du Sud ont également amélioré leur recette unitaire, de 14%, et leur trafic, de 5%, tout comme le réseau États-Unis, qui a enregistré des progrès de 3% et 5% respectivement. Par contre, les recettes des lignes transatlantiques sont restées stables par rapport à l'année précédente, car le gain de la recette unitaire a été presque entièrement effacé par la chute de 12% du trafic. Cette forte contraction du trafic a balayé la croissance modeste des autres secteurs, ce qui explique le déclin de l'ensemble.

Dépenses

Les dépenses d'exploitation ont totalisé \$918 millions en 1975, soit 13% de plus que l'année précédente.

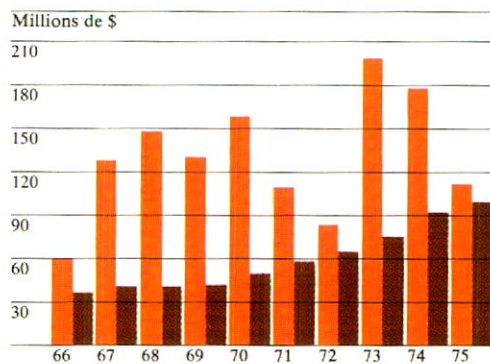
Bien que les effectifs moyens aient été de 21 293 personnes, en baisse de 2% par rapport à 1974, le volume des salaires et

Bénéfice ou perte nets 1966-1975

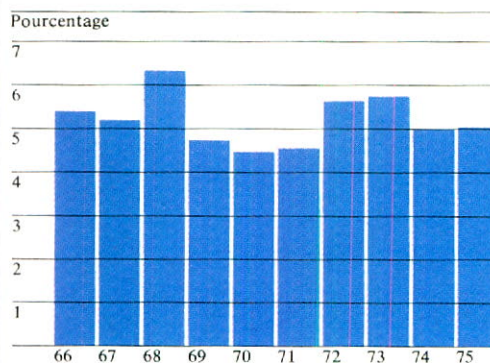


Immobilisations et amortissement 1966-1975

■ Immobilisations
■ Amortissement



Rendement des investissements 1966-1975



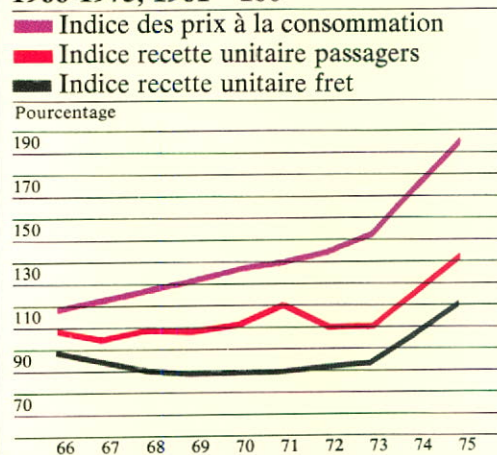
avantages sociaux a crû de \$45 millions ou 13 %, ce qui représente 42 % de l'augmentation des dépenses d'exploitation.

La montée inévitable du prix des carburants a continué de se faire lourdement sentir. Les dépenses à ce poste ont grimpé de \$31 millions, soit 23 %. Or 91 % de cet accroissement est attribuable à la hausse de prix, le reste s'expliquant par le développement de l'exploitation.

Les charges d'amortissement se sont élevées de \$7 millions ou 8 %, en raison de l'arrivée en 1975 de nouveaux appareils et de l'utilisation sur toute l'année d'appareils reçus en 1974.

Les intérêts de la dette à long terme ont dépassé le chiffre de l'exercice précédent de plus de \$8 millions, soit 15 %. Cette augmentation, presque entièrement due au volume accru de la dette à long terme, a été limitée au strict minimum grâce au financement par la vente d'appareils repris en location.

Comparaison des recettes unitaires et de l'indice des prix à la consommation 1966-1975, 1961 = 100



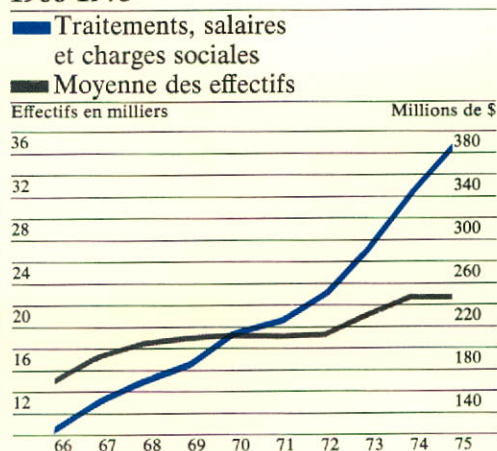
Situation financière

L'actif total de la Société, en progrès de \$130 millions ou 11%, est passé à \$1.298 milliard. En fin d'exercice, la valeur des immeubles et du matériel atteignait \$948 millions après déduction de la dépréciation accumulée. Les nouvelles immobilisations se sont chiffrées à \$120 millions, y compris les versements sur le prix de dix appareils commandés antérieurement.

La dette à long terme a augmenté de \$118 millions, le fonds de roulement se trouvant porté de \$27 millions au terme de l'exercice 1974 à \$99 millions à la fin de 1975. La vente et la reprise en location de treize appareils auprès d'importantes institutions financières canadiennes a rapporté \$158 millions, soit plus de 90% des capitaux à long terme que s'est procurés la Société en 1975. Une somme de \$7 millions a été empruntée à l'Eximbank des États-Unis et, en vertu d'une entente avec le gouvernement du Canada, la Société a reçu \$5 millions à titre d'avance pour l'expansion des installations de maintenance locale à Winnipeg. Par suite du développement des accords de cession-bail sur les appareils, la nécessité de faire appel au gouvernement fédéral, source traditionnelle de capitaux à long terme, a été pratiquement éliminée pour l'année en cours et l'avenir prévisible. Les seuls fonds fédéraux reçus cette année sont destinés expressément au hangar de maintenance de Winnipeg.

Si Air Canada avait un rapport dette/avoir des actionnaires s'établissant plus normalement à 50/50, les charges d'intérêt s'en seraient trouvées réduites de quelque \$30 millions et la Société aurait réalisé un bénéfice de l'ordre de \$2.9 millions.

Traitements, salaires et charges sociales; moyenne des effectifs 1966-1975

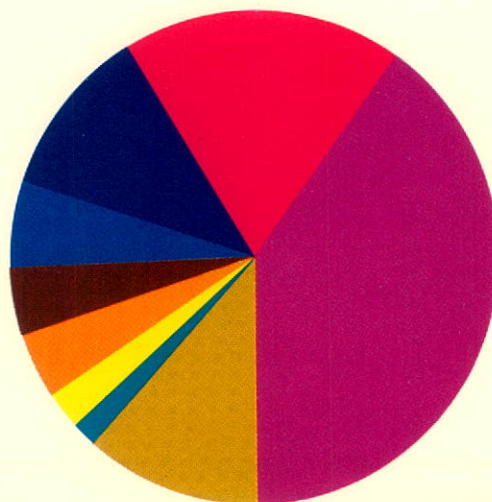


Frais d'exploitation

■ Traitements, salaires et charges sociales	
■ Carburants et lubrifiants	
■ Dépréciation et désuétude	
■ Loyers, services publics et communications	
■ Matériaux, fournitures et services	
■ Commission sur les ventes	
■ Droits d'atterrissage et redevances d'aéroports	
■ Publicité et promotion	
■ Divers	
Total des frais d'exploitation	

en milliers % du total

\$371 182	40.4
169 942	18.5
101 195	11.0
51 013	5.6
40 011	4.4
36 657	4.0
24 212	2.6
16 161	1.8
107 503	11.7
917 876	100%





Filiales et participations

Air Canada a des liens avec un certain nombre d'entreprises œuvrant dans des domaines connexes au sien.

Deux de ces affiliations ont été comptabilisées comme placements à valeur d'achat. Airtransit Canada est une filiale en propriété exclusive qui fut constituée pour créer, exploiter et développer un service expérimental par ADAC entre Montréal et Ottawa. Ce service doit prendre fin en avril 1976. Toutes les pertes d'exploitation sont absorbées par le gouvernement du Canada.

Air Canada détient une participation de 26 pour cent dans la société Air Jamaica (1968) Limited, transporteur national de la Jamaïque, la majorité du capital appartenant au gouvernement de ce pays. Au cours des années écoulées, Air Canada a fourni un apport administratif et technique défini par contrats, prévoyant notamment la révision des avions. Le total des placements et des effets à recevoir à long terme s'élevait au 31 décembre 1975 à \$4.6 millions, chiffre qui correspond au solde des actions préférentielles que le gouvernement de la Jamaïque rachète au cours de la période se terminant en 1979.

D'autre part, des placements dans des compagnies associées ont été effectués par les Immeubles nationaux du Canada Ltée, avec des capitaux avancés par Air Canada.

Allied Innkeepers (Bermuda) Limited, dont les Immeubles nationaux du Canada détiennent un tiers des actions, est propriétaire d'hôtels aux Antilles. En raison de pertes d'exploitation, Air Canada a constitué une provision, en 1973, pour le non-recouvrement de \$240 000 avancés en 1972. Airline Maintenance Buildings Limited, propriétaire d'installations à l'aéroport international de Toronto, appartient

entièrement aux Immeubles nationaux du Canada. Elle n'a enregistré jusqu'à présent ni pertes ni profits notables.

Matac Cargo Limitée, propriété conjointe des Immeubles nationaux du Canada et de Marathon Aviation Terminals, a été constituée pour construire et exploiter des installations, en particulier de manutention du fret, à l'aéroport de Mirabel. L'exploitation a commencé à la fin de 1975.

Venturex Limitée, autre propriété exclusive des Immeubles nationaux du Canada, a été formée pour exploiter les vols nolisés à réservation anticipée (VARA) conformément aux règlements du transport aérien, en utilisant les appareils d'Air Canada. Cette société s'occupe également d'organiser et d'assurer des services de réception au sol. Air Canada a constitué une provision dans son budget de 1975, sous réserve d'homologation de la Commission canadienne des transports, pour certaines dépenses engagées par Venturex relativement aux vols nolisés à réservation anticipée assurés par Air Canada.

Marchés intérieurs

La conjoncture économique a empêché Air Canada de réaliser ses prévisions de trafic passagers, fixées pourtant à un niveau nettement inférieur au taux de croissance habituel.

La Compagnie a transporté 7.9 millions de passagers sur ses lignes intérieures, chiffre à peu près identique à celui de 1974.

La qualité et l'étendue des services ont continué de progresser par la création de nouvelles lignes, la mise à l'horaire de vols plus directs entre les grandes villes du pays, l'arrivée de nouveaux Boeing 727 et l'amélioration générale des services à la clientèle.

Dès le début de l'année, le trafic se révélant inférieur aux prévisions, il a fallu retoucher les horaires des liaisons intérieures. Toutefois les annulations n'ont guère porté que sur quelques vols de week-end en période creuse sur les lignes court-courriers simples du Québec et de l'Ontario. Certains vols quotidiens ont également été supprimés entre Montréal et Toronto.

Air Canada peut à juste titre s'enorgueillir de ses résultats en matière de ponctualité. En 1975, elle s'est en effet classée au premier rang des compagnies nord-américaines, quelque 90% des vols étant assurés dans les quinze minutes de l'horaire. Cette réussite témoigne des capacités et des efforts du personnel à tous les paliers de l'exploitation.



À l'entrée en vigueur de l'horaire d'été, en avril, l'inauguration de dessertes quotidiennes entre Charlottetown, Ottawa et Toronto a permis à Air Canada de toucher désormais les dix capitales provinciales du pays.

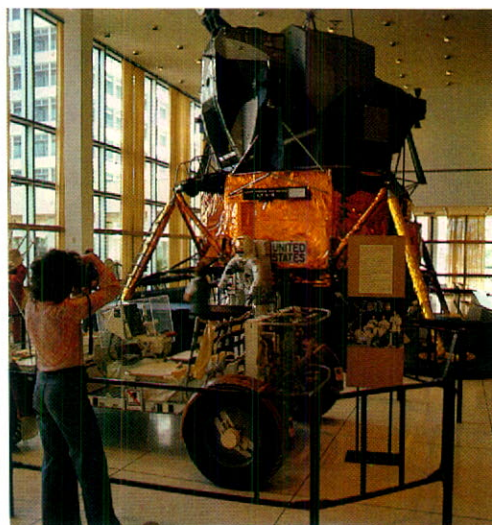
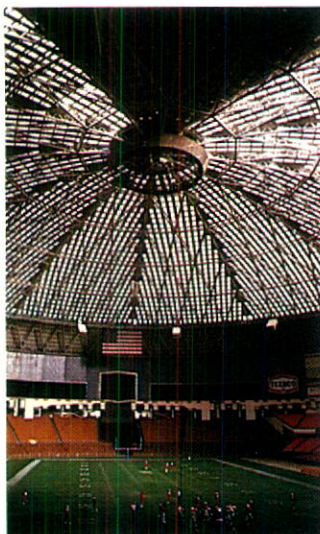
De nouveaux Boeing 727 de 132 places ont été substitués aux DC-9 de 95 places sur plusieurs lignes, notamment pour certains vols entre Ottawa et Toronto. Ces triréacteurs ont également commencé d'assurer des vols réguliers sur les lignes Toronto-Winnipeg, Edmonton-Winnipeg, Vancouver-Winnipeg et Saskatoon-Toronto.

Pendant la période de pointe d'été, de nouvelles liaisons sans escale firent leur apparition: troisième desserte quotidienne sur Toronto-Vancouver, troisième fréquence sur Ottawa-Winnipeg, nouveaux services quotidiens entre Toronto et Saint-Jean (Terre-Neuve), Fredericton et Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), seconde fréquence quotidienne sur Ottawa-Halifax, ainsi qu'un vol quotidien Ottawa-Edmonton.

En raison de la faiblesse du trafic de fin d'été, il fallut de nouveau ajuster la capacité. Si la plupart des lignes canadiennes n'en furent pas touchées, il y eut cependant un certain nombre de regroupements et d'annulations de vols.

Sous la poussée inflationniste, Air Canada, comme d'autres transporteurs, dut envisager une hausse des tarifs en avril. Le barème déposé visait à établir une corrélation plus étroite entre les prix et les coûts d'exploitation relatifs des lignes en fonction de leur longueur. Le gouvernement fédéral ayant demandé une réévaluation de certaines des hausses projetées, Air Canada modifia ses nouvelles dispositions tarifaires relatives à 18 lignes court-courriers, sur lesquelles elle limita la hausse à \$5.

Afin de stimuler les voyages aériens intérieurs pendant les périodes de ralentissement habituel d'automne et d'hiver, la Compagnie innova en lançant de nouveaux tarifs réduits sur ses vols long et court-courriers. À partir du 8 septembre, des tarifs excursion de basse saison permettaient de bénéficier de réductions sans



précédent de 35 pour cent. En outre, le tarif jeunesse selon disponibilités fut modifié, la réduction de 20 pour cent accordée jusqu'alors passant à 50 pour cent.

Marchés internationaux

La récession mondiale a fortement touché le trafic passagers international des compagnies aériennes. Pour Air Canada, elle a été particulièrement sensible sur les lignes d'Europe continentale et du Royaume-Uni, où la baisse a été respectivement de 20 et de 7 pour cent.

Sur son réseau international, qui s'étend aux États-Unis, à l'Irlande, au Royaume-Uni, à l'Europe continentale et aux Antilles, la Compagnie a transporté 2.5 millions de passagers, c'est-à-dire 4% de moins que l'année précédente. Elle a enregistré 1.3 million de passagers sur les États-Unis, soit une diminution de 5%, et 0.7 million sur les Antilles, soit un progrès de 2%. Par contre, l'ensemble des services transatlantiques a enregistré une baisse de 12%.

Dans la mesure du possible, les horaires internationaux ont été réaménagés pour éliminer les services improductifs. À nouveau, ce sont les lignes outre-mer qui ont été les plus touchées par l'insuffisance du trafic. En raison des prévisions peu encourageantes, il a fallu reporter la création prévue d'un certain nombre de liaisons internationales. Le réseau s'est néanmoins enrichi de quelques lignes de première importance.



Le 1^{er} juillet a été inaugurée la relation Toronto-Dallas/Fort Worth-Houston dans le cadre de l'accord aérien signé en 1973 par le Canada et les États-Unis. Cet accord prévoit d'ailleurs trois autres liaisons directes en 1976.

L'incertitude du marché a contraint la Compagnie à différer la création d'un service d'été sur Portland et Bangor, dans le Maine. Air Canada mettra sur pied cette liaison transfrontière à faible trafic dès que ce sera commercialement possible.

Le 3 novembre a commencé le service entre Montréal et les Antilles françaises, plus précisément la Guadeloupe et la Martinique.

D'autre part, au mois d'octobre, un tarif réduit comparable au tarif excursion avec réduction de 35% lancé précédemment sur le réseau intérieur a été mis en vigueur sur les États-Unis pour encourager à voyager en période calme, en particulier en automne et en hiver.

Nouvelles orientations

La Compagnie a continué de s'intéresser aux secteurs connexes de l'industrie du voyage et, par des applications nouvelles de ses capacités techniques et de la compétence de son personnel, d'élargir l'éventail des services offerts au public.

Airtransit Canada, qui assure un service expérimental par appareils à décollage et atterrissage courts entre Ottawa et Montréal, a poursuivi l'évaluation de cette technologie nouvelle et du marché potentiel. Respectant son caractère expérimental, Airtransit a établi un horaire correspondant mieux à la demande, instauré une tarification plus souple tenant compte des périodes de pointe et accru son chiffre d'affaires en inaugurant en août un service de transport rapide de petits

colis. Cette compagnie aérienne bien particulière a transporté quelque 93 600 passagers au cours de l'année.

L'avance qu'Air Canada avait prise dans le domaine de l'application de l'informatique à l'aviation commerciale s'est accrue au cours de l'année. L'automatisation de l'établissement des billets et du calcul du prix du transport est devenue réalité aux billetteries aéroportuaires et urbaines de trois grandes villes du pays, ce qui a eu pour effet de réduire l'attente aux guichets et d'augmenter la productivité. Par ailleurs, Transair est la dernière en date des compagnies régionales clientes du système de réservation électronique d'Air Canada, la mise en service sur son réseau devant se faire au printemps 1976. En outre, moyennant commission, l'usage de ce système a été étendu à de nouvelles agences de voyages du Canada, qui disposent ainsi des moyens les plus modernes pour faire le lien entre leurs clients et la Compagnie.

Les ordinateurs plus puissants qui avaient été commandés précédemment pour faire face aux besoins croissants dans le domaine des réservations sont entrés en service en fin d'année. Une fois achevée la phase d'intégration au début de 1976, la capacité et la vitesse du système seront accrues de quelque 40 pour cent.

L'adoption du système automatisé ACCESS (*Air Canada Cargo Enquiry and Service System* ou Système de service et renseignements fret Air Canada) a constitué un pas décisif pour la gestion et la comptabilité fret. Cette méthode perfectionnée permet de suivre en permanence les mouvements du fret aérien sur les lignes de la Compagnie et d'éliminer une bonne partie des travaux d'écriture qui accompagnent la manutention du fret.

En association avec les Chemins de fer Nationaux, Air Canada a continué à fournir des services de conseil en matière de transport et dans des domaines connexes par l'entremise de la CANAC Consultants Limitée. En 1975, les programmes en cours touchaient le Canada, l'Amérique du Sud, l'Afrique et les Antilles, et des études préliminaires étaient menées au Moyen-Orient et en Asie. Le programme entrepris pour Tanzanian Air Services s'est poursuivi au cours de l'année. La CANAC s'est également occupée de la planification de la flotte d'Air Niugini, compagnie nationale de Papouasie (Nouvelle-Guinée).

Fret et poste

Le volume du fret et des messageries a baissé de 2%. Pour sa part, celui du courrier a diminué de 3% en raison des



42 jours de grève des postes canadiennes.

Regina est venue s'ajouter au nombre grandissant des villes canadiennes du réseau desservies par avions-cargos. Le nouveau 747 mixte passagers-fret mis en service entre Toronto, Londres et Francfort avait transporté trois millions de livres à la fin de l'année. Simultanément, il offrait aux passagers de cette ligne la primeur d'un service d'hiver en avion gros-porteur.

Le service mer-air, qui assure la distribution en Europe par Air Canada des marchandises expédiées par bateau depuis l'Extrême-Orient jusqu'à Vancouver, a vu son trafic continuer de se développer. Il a été fait un large appel aux avions-cargos nolisés, notamment en service mer-air pour les expéditions sur des destinations hors-réseau d'Afrique, ainsi que pour le transport de marchandises diverses et de bétail sur pied, ce qui a contribué à l'effort d'exportation du Canada. Le trafic de certaines denrées particulières destinées aux marchés européens a atteint un niveau record, en particulier celui des homards des Provinces atlantiques et des viandes de l'est comme de l'ouest du pays.

Air Canada a réalisé en 1975 son premier vol nolisé fret tour du monde en coordonnant les besoins d'expéditeurs différents pour assurer le transport de marchandises depuis la côte pacifique du





Canada jusqu'en Afrique à l'aller et depuis l'Extrême-Orient jusqu'à l'est du Canada au retour.

À Montréal, le transfert de l'exploitation des avions-cargos à l'aéroport de Mirabel, qui n'est pas soumis à un couvre-feu, a permis d'établir les horaires de façon plus souple.

Expédair, le service garanti de transport de colis, a été mis à la disposition des expéditeurs de toutes les escales d'Air Canada sur le continent nord-américain. Conçu pour une clientèle ayant des besoins particuliers, il a été, en raison de son succès, étendu aux Antilles; la Compagnie est devenue ainsi le premier transporteur du monde à offrir ce genre de service à l'échelle internationale.

Flotte et installations

La flotte s'est d'abord enrichie durant l'année d'un Boeing 747 mixte passagers-fret, qui offre diverses combinaisons du pont principal, allant de la configuration tout-passagers à celle de semi-cargo. Cet avion, qui fut le premier du genre à sortir des chaînes de montage, se distingue des autres appareils transformables ou mixtes par sa très grande porte latérale permettant le chargement du fret à l'arrière, tandis que les passagers sont assis à l'avant.

La flotte s'est de plus agrandie de neuf triréacteurs Boeing 727 pour remplacer ou renforcer les DC-9 sur un certain nombre de lignes nord-américaines.

À partir de la fin de 1975, les DC-8 anciens, munis de moteurs Conway de Rolls-Royce, ont été en grande partie retirés du service pour les mois d'hiver et gardés en réserve pour la période de pointe de l'année suivante. Quatre de ces appareils ne seront utilisés que pour les vols à la demande.



En fin d'exercice, le parc aérien d'Air Canada se composait de 120 appareils: 6 Boeing 747, 10 Lockheed 1011, 37 Douglas DC-8, 14 Boeing 727 et 53 Douglas DC-9. En outre, deux L-1011 furent loués pour la période de pointe estivale.

À l'ouverture du nouvel aéroport international de Montréal Mirabel, la Compagnie a pris possession de son aérogare de fret de 75 000 pieds carrés, une des plus efficaces du monde. Les installations permettent en effet de traiter environ 1.3 million de livres de fret aérien en quatre heures; on peut même y décharger et recharger un cargo B-747 géant en une soixantaine de minutes.

Après avoir rédigé le cahier des charges techniques, on a commencé à préparer l'emplacement du futur hangar de maintenance locale de Winnipeg, dont l'ouverture est prévue pour l'automne 1977.

Personnel

Au 31 décembre, les effectifs étaient de 20 589 personnes, soit une diminution de 3%.

C'est dans ses ressources humaines qu'Air Canada puise sa remarquable vitalité. Son personnel masculin et féminin doit être félicité pour le travail accompli durant une période exigeante pour l'industrie du transport aérien et une année particulièrement difficile pour la Société. Ses efforts et son appui ont permis à l'entreprise de se dépasser et de continuer d'améliorer le service au sol et en vol.



Pour accroître encore l'efficacité du personnel, la Compagnie a étendu ses programmes de perfectionnement, évalué des méthodes susceptibles d'augmenter la satisfaction au travail et intensifié ses efforts pour assurer à tous des chances égales, ce qui a permis à un plus grand nombre de femmes d'occuper des postes d'encadrement.

Pratiquement tous les groupes de non-cadres ont été touchés par un programme destiné à aider l'entreprise à faire face à ses besoins futurs en personnel d'encadrement. De plus, c'est la première fois que se poursuit sur toute une année l'effort de développement des compétences des cadres. C'est ainsi que quelque 1 100 hommes et femmes ont suivi des stages de perfectionnement, auxquels participeront d'ailleurs tour à tour tous les cadres.

De nouveaux contrats de travail furent signés avec deux groupes importants représentés par l'Association du Personnel navigant commercial des Compagnies aériennes canadiennes et par l'Association internationale des Machinistes et des Travailleurs de l'aéro-astronautique. L'entente avec l'AIMTA fut conclue avant l'expiration de la convention précédente.

Les plus hautes décorations du Canada pour acte de bravoure ont été décernées aux membres d'équipage qui maîtrisèrent un pirate de l'air au cours d'un vol en novembre 1971. L'agent de bord Mary Dohey est le premier citoyen canadien

à recevoir de son vivant la Croix de la Vaillance. Le directeur de bord John Arpin s'est vu décerner l'Étoile du Courage, tandis que le commandant Vern Ehman et le commissaire de bord adjoint Philippe Bonny ont été décorés de la Médaille de Bravoure. Tous sont des employés de longue date de la Compagnie.

Commission d'enquête

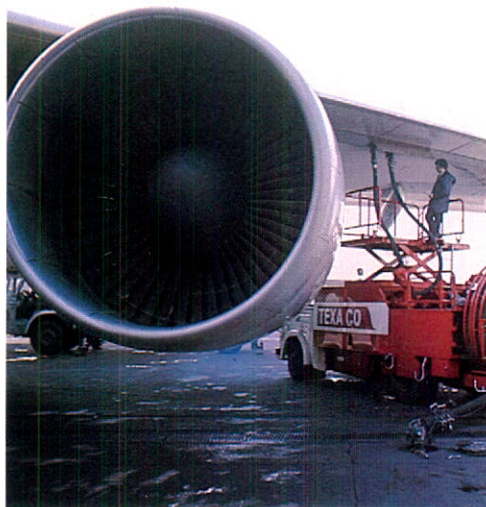
En avril, l'honorable Willard Z. Estey, juge de la Cour Suprême de l'Ontario, nommé Commissaire en vertu de la Loi sur les enquêtes, fut chargé d'examiner le système de contrôle financier, les méthodes de comptabilité et autres matières reliées à la gestion financière et au contrôle de la Société.

La Commission fut créée après qu'il eut été révélé à la Chambre des Communes que la Compagnie avait effectué des versements totalisant \$100 000 au propriétaire de MacGregor Travel Co. Ltd., de Montréal. Cette question, qui avait été mise en lumière par le jeu normal de la vérification interne de la Société, y était à l'étude au moment où l'enquête fut décidée.

Toutes les ressources de la Compagnie furent placées à la disposition de la Commission pendant les quelque trois mois d'auditions.

Le rapport du juge W. Estey fut rendu public en décembre. Il contenait un certain nombre de recommandations, dont beaucoup ont été appliquées, les autres étant à l'étude.





Changements à la direction

Le 1^{er} décembre, M. Yves Pratte, C.R., a mis un terme à sept années passées à la tête de la Société en tant que Président du Conseil et Directeur général.

Au cours de ces années, il a prodigué ses talents et son énergie au service de l'entreprise, qu'il a guidée avec efficacité durant une période où l'industrie du transport aérien a connu une expansion sans précédent suivie d'une crise économique. Le Conseil d'administration rend hommage à son dévouement et à son apport considérable à Air Canada.

Le 16 février 1976, M. Claude I. Taylor a été nommé Président-directeur général. M. Taylor, depuis 27 ans à Air Canada, est devenu membre du Conseil d'administration le 1^{er} mars.

Perspectives

Avec 1976, l'industrie du transport aérien entre dans la troisième année de la crise de l'énergie et des problèmes qui en découlent. La montée des coûts, la diminution de la demande et par suite la surcapacité resteront des entraves sérieuses à la prospérité des compagnies aériennes. Il existe néanmoins quelques signes prometteurs d'un début de reprise économique mondiale, et Air Canada prévoit un accroissement modeste du trafic. Il n'en reste pas moins que l'année à venir sera extrêmement délicate pour la Compagnie et qu'il sera difficile d'améliorer sensiblement les résultats financiers.

Dans l'exigeante conjoncture actuelle, Air Canada continuera à s'adapter de façon réaliste au marché, à s'efforcer d'améliorer le rendement des effectifs et de la flotte et à commercialiser énergiquement ses services.

Le prix des carburants d'avion restera un des soucis majeurs. Sa montée en flèche au cours des deux dernières années

a durement frappé l'industrie aéronautique. Si elle se poursuit en 1976, on aboutira de nouveau à des pressions intolérables sur le prix du transport aérien, qui s'ajouteront à celles qu'exercent déjà l'augmentation des charges salariales et des redevances gouvernementales d'usage et la hausse vertigineuse des matières premières et des fournitures.

Malgré les difficultés économiques de l'heure, Air Canada ne fera pas de concessions sur la qualité de l'exploitation qui, pour l'année écoulée, lui a permis de venir en tête des transporteurs nord-américains en matière de ponctualité des vols réguliers; la Compagnie a au contraire la ferme intention de continuer à exceller sur le plan technique.

Sur le réseau Canada-États-Unis, les liaisons Calgary-Chicago, Toronto-Boston et Montréal-Cleveland seront inaugurées. D'autre part, un accord aérien bilatéral ayant été signé à la fin de 1975 par les gouvernements du Canada et de Cuba, on envisage la possibilité de créer un service régulier sur Cuba au début de l'été.

Grâce à l'initiative qu'elle a prise de recourir à la formule de la cession-bail de matériel volant, la Société sera en mesure de s'autofinancer en 1976 et ne devrait pas avoir besoin, dans l'avenir immédiat, de faire appel à l'État pour se procurer des capitaux.

Les événements de l'année écoulée ont clairement montré que la Société avait besoin de pouvoirs plus étendus qui lui permettent de s'engager dans une large gamme d'activités annexes aux voyages, comme le font la plupart des grands transporteurs aériens du globe. Il est également impérieux de remanier la structure du capital pour mieux équilibrer le rapport dette/avoir des actionnaires. Si ces conditions se réalisent, Air Canada deviendra une entreprise beaucoup plus forte, possédant des moyens accrus d'innovation et de diversification, dont les résultats financiers pourront être comparés avec ceux de ses concurrents.

Air Canada est depuis longtemps au service du pays, à l'intérieur comme à l'étranger. Elle se classe maintenant parmi les grandes compagnies aériennes du monde. Il y a toute raison de croire que l'avenir renforcera cette position.

Au nom du Conseil d'administration,
le Président intérimaire,

Pierre Taschereau
Pierre Taschereau



Plusieurs employés de la compagnie se sont offerts pour assurer la bonne marche d'un pont aérien transportant des orphelins du Vietnam au Canada. L'agent de bord Deborah Lomas était du nombre.



**État du revenu et des
bénéfices non répartis**
Exercice clos le 31 décembre
(en milliers de dollars)

	1975	1974	13
<i>Recettes d'exploitation</i>			
Passagers	\$786 439	\$708 342	
Fret et messageries	90 419	76 840	
Poste	19 850	20 424	
Affrètements	36 819	23 414	
Services accessoires – net	23 653	19 562	
	957 180	848 582	
<i>Frais d'exploitation</i>			
Frais de vol	268 685	226 199	
Entretien	118 736	112 245	
Service – passagers	101 019	93 292	
Service – appareils et trafic	153 321	132 245	
Vente et promotion	121 102	110 694	
Frais généraux et administratifs	53 818	46 148	
Dépréciation et désuétude	101 195	93 903	
	917 876	814 726	
<i>Bénéfice d'exploitation</i>	39 304	33 856	
<i>Charges diverses (revenus)</i>			
Intérêt sur la dette	63 880	55 368	
Intérêt capitalisé	(1 951)	(3 565)	
Perte sur cession d'éléments d'actif	(473)	160	
Autres	1 708	562	
	63 164	52 525	
<i>Perte avant impôt sur le revenu</i>	(23 860)	(18 669)	
<i>Récupération d'impôt sur le revenu reporté</i>	(11 387)	(9 444)	
<i>Perte nette pour l'année</i>	(12 473)	(9 225)	
<i>Bénéfices non répartis – Début d'exercice</i>	39 097	48 522	
Dividende	(200)	(200)	
<i>Bénéfices non répartis – Fin d'exercice</i>	\$ 26 424	\$ 39 097	



1975

1974

15

Passif*Passif à court terme*

Dette bancaire	\$ 13 501	\$ 10 915
Comptes à payer et charges courues	89 416	94 545
Traitements et salaires	35 243	28 126
Recettes de transport perçues d'avance	32 451	44 402
Intérêts et dividendes à payer	15 197	13 237
Portion exigible de la dette à long terme	52 195	9 460

	238 003	200 685
--	---------	---------

Dette à long terme

	1 011 430	893 519
--	-----------	---------

Impôt sur le revenu reporté

	16 771	29 646
--	--------	--------

	1 266 204	1 123 850
--	-----------	-----------

Avoir des actionnaires*Capital-actions*

Autorisé: 250 000 actions d'une valeur nominale de \$100

Émis et entièrement libéré: 50 000 actions

	5 000	5 000
--	-------	-------

Bénéfices non répartis

	26 424	39 097
--	--------	--------

	31 424	44 097
--	--------	--------

	\$1 297 628	\$1 167 947
--	-------------	-------------

Rapport des vérificateurs

Monsieur le
Ministre des Transports,
Ottawa

Nous avons examiné le bilan d'Air Canada au 31 décembre 1975 et les états du revenu et des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Notre examen a comporté une revue générale des procédés comptables et les sondages des livres, pièces et autres documents à l'appui que nous avons considéré nécessaires dans les circonstances. À notre avis, ces états financiers présentent équitablement la situation financière de la Société au 31 décembre 1975 et les résultats de ses opérations ainsi que les variations de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Nous déclarons également qu'à notre avis, la Société a tenu les registres comptables voulus et n'a pas outrepassé ses compétences en procédant aux opérations dont nous avons pris connaissance.

Casper Flybrand

Comptables agréés

Le 14 février 1976



16

**Évolution de la
situation financière**Exercice clos le 31 décembre
(en milliers de dollars)

	1975	1974
<i>Provenance des fonds</i>		
Exploitation	\$ 73 198	\$ 75 617
Augmentation de la dette à long terme	169 964	212 128
Cession d'immeubles et de matériel	1 695	1 456
	244 857	289 201
<i>Affectation des fonds</i>		
Immeubles, matériel et versements échelonnés	120 096	189 299
Réduction de la dette à long terme	52 052	9 605
Augmentation (diminution) des participations et avances	440	(156)
Frais reportés	131	1 303
Dividende	200	200
Divers	357	—
	173 276	200 251
<i>Augmentation du fonds de roulement</i>	71 581	88 950
<i>Fonds de roulement en début d'exercice</i>	27 025	(61 925)
<i>Fonds de roulement en fin d'exercice</i>	\$ 98 606	\$ 27 025

*1. Principales méthodes comptables**a) Immeubles et matériel*

La Société a adopté la méthode de l'amortissement linéaire, déterminé selon les durées utiles suivantes:

Boeing 747	16 ans
Lockheed 1011	15 et 16 ans
Boeing 727	14 ans
DC-8	14 ans
DC-9	12 ans
Installations et matériel au sol	de 5 à 30 ans

Du point de vue comptable, le matériel volant loué est considéré comme propriété de la Société. Les frais d'entretien et de réparation sont imputés à l'exploitation à mesure qu'ils sont engagés. Les modifications et améliorations majeures sont capitalisées.

b) Pièces de rechange

La Société tient compte de la désuétude des pièces de rechange, déduction faite de la valeur résiduelle prévue, en l'imputant aux frais d'exploitation pendant la durée utile des appareils.

c) Frais reportés

Les frais de mise en service de nouveaux types d'appareils sont reportés et amortis selon la méthode linéaire sur une durée de cinq ans, à partir de la date d'entrée en service commercial de ces appareils.

Les frais de financement et les autres frais reportés sont amortis selon la méthode linéaire sur la durée à laquelle ils s'appliquent.

d) Recettes passagers et fret

Les ventes passagers et fret deviennent des recettes acquises lorsque le transport a été assuré. Les sommes perçues d'avance sont considérées comme du passif à court terme.

e) Intérêt capitalisé

L'intérêt sur les versements effectués avant l'entrée en service normal des additions majeures aux immeubles et au matériel est capitalisé et compris dans le prix.

f) Conversion des devises étrangères

L'actif et le passif à court terme sont convertis en monnaie canadienne aux taux de change de fin d'année. L'actif et la dette à long terme le sont aux taux en vigueur à la date à laquelle l'actif a été acquis ou la dette contractée. Profits et pertes résultant des différences de change sont compris dans le bénéfice ou la perte de l'exercice.

2. Encaisse et placements à court terme

Ce poste comprenait au 31 décembre 1975 des placements temporaires totalisant \$76 millions dans les Chemins de fer Nationaux du Canada, société mère, et venant à échéance entre le 5 janvier et le 15 mars 1976.

3. Pièces de rechange, matériaux et fournitures

	1975 (\$ 000)	1974 (\$ 000)
Pièces de rechange – valeur d'achat	56 725	61 618
Matériaux et fournitures – valeur d'achat	6 780	5 697
	63 505	67 315
Désuétude accumulée	21 768	22 980
	41 737	44 335



4. Immeubles et matériel

	1975 (\$ 000)	1974 (\$ 000)
<i>Valeur d'achat</i>		
Matériel volant	1 170 541	1 062 730
Installations et matériel au sol	312 179	276 579
	<u>1 482 720</u>	<u>1 339 309</u>
Amortissement accumulé	540 904	455 613
	<u>941 816</u>	<u>883 696</u>
Versements échelonnés	5 968	42 387
	<u>947 784</u>	<u>926 083</u>

Au cours de l'exercice, treize appareils (six L-1011 et sept B-727) ont été vendus puis repris en location selon la formule de la cession-bail. La durée des contrats est de 15 ans et 15 ans et demi respectivement.

5. Frais reportés

	1975 (\$ 000)	1974 (\$ 000)
Mise en service d'appareils	6 541	6 521
Financement et autres frais reportés	2 366	2 255
	<u>8 907</u>	<u>8 776</u>
Amortissement accumulé	4 539	3 049
	<u>4 368</u>	<u>5 727</u>

6. Dette à long terme

	1975 (\$ 000)	1974 (\$ 000)
Chemins de fer Nationaux du Canada et Gouvernement du Canada – Effets et obligations non garanties habituellement renouvelés à échéance:		
Effets à vue – 3.5%	27 000	27 000
Effets renouvelables semestriellement – 7.5% – 8.9%	227 371	227 371
Effets et obligations non garanties:		
Échéance Taux d'intérêt %		
1976 5.2	33 342	33 342
1977 5.2 – 6.6	33 360	33 360
1978 6.5 – 7.0	22 680	22 680
1979 5.6 – 6.4	67 000	67 000
1980 6.7 – 7.2	90 000	90 000
1981 4.2 – 8.8	51 283	46 283
1985 5.9	17 497	17 497
1987 5.2	67 069	67 069
1989 8.0	137 198	140 000
	<u>773 800</u>	<u>771 602</u>
Effets 5½ % à échéance 1982/84	24 385	27 459
Effets 6% à échéance 1983/84	53 732	47 470
Loyers d'appareils – 7.8%	209 993	54 385
Divers	1 715	2 063
	<u>1 063 625</u>	<u>902 979</u>
Portion exigible	52 195	9 460
	<u>1 011 430</u>	<u>893 519</u>

Les remboursements de la dette à long terme pour les cinq prochaines années s'élèvent à \$52 195 000 en 1976, \$53 729 000 en 1977, \$44 176 000 en 1978, \$91 530 000 en 1979 et \$122 885 000 en 1980.



La dette à long terme comprend \$150 888 000 remboursables en dollars des États-Unis et \$24 385 000 en livres sterling, calculés aux taux en vigueur aux dates auxquelles la dette a été contractée.

7. Engagements

Au 31 décembre 1975, il n'y avait aucun engagement relatif à l'acquisition d'appareils.

Les engagements relatifs aux installations et au matériel étaient de \$6 400 000 au 31 décembre 1975. Les loyers payables en 1976 pour la location à terme d'installations s'élevaient, au 31 décembre 1975, à \$10 488 000. (Le loyer des appareils est compris dans la dette à long terme.)

8. Régimes de retraite

La Société, conformément aux dispositions de la Loi sur les normes des prestations de pension, se libère de la dette actuarielle contractée au titre de ses régimes de retraite par annuités de \$2 861 000 imputées à l'exploitation. La valeur actuelle de cette dette est d'environ \$28 800 000.

9. Loi anti-inflation

En matière de marges bénéficiaires, prix, dividendes et rémunération, la Société doit se soumettre aux restrictions imposées par la Loi anti-inflation et par le règlement d'application en vigueur depuis le 14 octobre 1975.

La Loi touchera les dispositions prises par la Société en matière de prix, de marges bénéficiaires et de traitements et salaires, mais ses effets ne peuvent être déterminés actuellement, en raison d'incertitudes relatives à l'application de certaines clauses et définitions aux activités de la Société.

*Données financières* (en milliers de dollars)

Recettes passagers*	786 439	708 342
Recettes d'exploitation	957 180	848 582
Frais d'exploitation	917 876	814 726
Bénéfice d'exploitation	39 304	33 856
Bénéfice net (perte)	(12 473)	(9 225)
Dividende	200	200
Intérêt	65 445	59 136
Avoir des actionnaires	31 424	44 097
Effets et obligations non garanties	1 011 430	893 519
Actif total	1 297 628	1 167 947
Fonds de roulement	98 606	27 025
Marge d'exploitation	4.1%	4.0%
Rendement des investissements	5.1%	5.0%

Exploitation

Passagers payants transportés (000)	10 710	10 748
Passagers-milles payants* (000)	10 110 076	10 268 087
Sièges-milles offerts* (000)	17 419 184	16 126 825
Coefficient d'occupation passagers*	58%	64%
Recette par passager-mille payant*	7.78¢	6.90¢
Tonnes-milles de fret* (000)	233 507	239 680
Tonnes-milles payantes totales (000)	1 396 154	1 390 515
Tonnes-milles offertes totales (000)	3 075 120	2 820 776
Coefficient de chargement global	45%	49%
Recette par tonne-mille payante	68.56¢	61.03¢
Frais d'exploitation par tonne-mille payante	65.74¢	58.59¢
Bénéfice d'exploitation par tonne-mille payante	2.82¢	2.44¢
Frais d'exploitation par tonne-mille offerte	29.85¢	28.88¢
Étape moyenne par appareil (en milles)	613	578
Capacité moyenne par appareil (en tonnes)	24.64	24.04
Utilisation quotidienne moyenne (heures de vol commerciales)**	7h49	8h4
Tonnes-milles offertes par employé	146 052	132 257
Tonnes-milles offertes par heure de vol commerciale**	9 396	8 948
Effectifs en fin d'exercice	20 589	21 167

* Services réguliers seulement

** De la mise en marche à l'arrêt des moteurs

1973	1972	1971	1970	1969	1968	1967	1966
568 939	473 400	410 407	387 486	332 727	328 137	295 553	243 877
698 050	583 262	508 341	478 259	404 652	387 628	345 611	289 943
651 657	537 770	480 085	457 396	386 188	359 610	329 731	275 990
46 393	45 492	28 256	20 863	18 464	28 018	15 880	13 953
6 123	8 648	1 662	(1 072)	1 548	8 184	3 547	2 910
200	200	200	200	200	200	200	200
39 949	32 477	31 861	31 920	25 246	18 247	13 857	11 580
53 522	47 599	39 151	37 689	32 725	24 614	16 630	13 283
690 995	640 114	631 602	547 602	467 602	392 820	302 820	235 820
995 893	834 251	800 020	707 900	594 912	508 391	387 451	306 468
(61 925)	27 065	22 747	(852)	10 503	11 536	16 560	27 616
6.7%	7.8%	5.6%	4.4%	4.6%	7.2%	4.6%	4.8%
5.8%	5.7%	4.6%	4.5%	4.8%	6.3%	5.2%	5.4%
10 054	8 359	7 436	7 464	6 563	6 469	6 393	5 294
9 600 971	7 901 378	6 426 830	6 427 811	5 740 299	5 616 011	5 221 358	4 193 212
14 399 100	12 169 049	11 705 813	11 207 267	10 058 407	9 716 545	8 054 458	6 387 251
67%	65%	55%	57%	57%	58%	65%	66%
5.93¢	5.99¢	6.39¢	6.03¢	5.80¢	5.84¢	5.66¢	5.82¢
245 227	223 524	201 493	184 782	148 201	122 916	85 653	74 588
1 349 491	1 141 059	957 283	946 241	788 528	732 456	649 870	534 522
2 599 175	2 215 234	2 122 442	2 053 855	1 663 262	1 503 770	1 227 164	1 009 394
52%	52%	45%	46%	47%	49%	53%	53%
51.73¢	51.12¢	53.10¢	50.54¢	51.32¢	52.92¢	53.18¢	54.24¢
48.29¢	47.13¢	50.15¢	48.34¢	48.98¢	49.10¢	50.74¢	51.63¢
3.44¢	3.99¢	2.95¢	2.20¢	2.34¢	3.82¢	2.44¢	2.61¢
25.07¢	24.28¢	22.62¢	22.27¢	23.22¢	23.91¢	26.87¢	27.34¢
569	553	546	543	514	489	447	422
22.90	21.64	20.85	19.09	17.16	15.30	14.13	14.59
8h5	7h56	7h21	7h29	8h	7h55	8h38	7h59
133 243	124 221	121 213	116 116	96 026	89 558	77 556	73 582
8.406	7 773	7 376	6 826	5 912	4 987	4 333	4 420
20 567	18 232	17 266	17 447	17 138	16 656	16 225	14 351

